# SAMENVATTING HOOFDZAKEN EN CONCLUSIES

van een kritiek op

de structuurstudie van Goudappel en Coffeng

voor Zandvoort

mei 1981

J.K.Christiaanse
Amsterdam

De "inventarisatie" zelf blijkt behalve een aantal verkeerstellingen en enkele Zandvoortse namen niet veel meer dan een op populaire leest geschoeid verhaal van algemene strekking te zijn.
Hierdoor wordt al in het begin van het verkeersplan de prioriteit van de voorgestelde maatregelen op een laag pitje gezet.

Nieuwe wegenstructuur en nieuwe wegen

Voor zo ver de doelstellingen betr. het hoofdwegennet zijn uitgewerkt kan worden geconcludeerd dat hierin geen oplossingen maar alternatieven voor het huidig wegengebruik worden geboden. De in het verkeersplan geboden alternatieven voor de huidige wegenstructuur zijn echter op zich problematisch, m.i. te problematisch om zomaar over te nemen.
De koppeling met de noodzaak tot realisering van de doelstellingen voor de binnengebieden (niet uitgewerkt) maakt de geboden alternatieven voorlopig irrelevant.
Er is niet aangetoond dat de aanleg van nieuwe wegen, kostbare werken, noodzakelijk is. Sterker, het verkeersplan geeft ondanks zichzelf materiaal aan waaruit niet alleen te concluderen valt dat noch voor de piekdagen, noch voor de normale situatie, uitbreiding van het verkeersareaal nodig is, maar ook dat een dergelijke uitbreiding overlast en gevaar met zich mee brengt, hetgeen m.i. volkomen juist is.

Ook de evt. te plegen woningbouw geeft geen aanleiding voor uitbreiding van het wegennet. De tegengstelde bewering in het verkeersplan berust op een foutieve redenering.

De voorgestelde hoofdwegenstructuur zal een aantal daar niet voor geschikte straten m.i. onaanvaardbaar gaan belasten. Te noemen zijn vooral de Koninginneweg en de Linnaeusstraat, maar ook de F zwaansstraat en de Tolweg krijgen hun deel. Er worden nieuwe gevarenpunten gevormd voor vooral voetgangers en fietsers alsmede barrières in het sociaal verkeer va en naar kinderrijke buurten (H Heijermansweg-Linnaeusstraat) en van en naar scholen en centrumvoorzieningen en duinen (Koninginneweg).Natuuraantasting wegens het inschschakelen van de F Zwaansstraat en het bouwen van de H Heijermansweg.

Techn ische, financiële en politieke problemen

Indien de maatregelen in de binnengebieden afdoende zullen zijn om het hoofdwegennet ook buiten de piekdagen voor zijn doel te laten functioneren dan zal de uitwerking ervan leiden tot bovengenoemde problemen.
Technische en financiële problemen omdat de huidige toestand van de wegen ingrijpend moet worden aangepast om normalerwijze de gewenste doelstellingen te bereiken( circulatieplannen, éénrichtingsverkeer, profielwijzigingen, parkeerhavens, wooerf-oplossingen, wegafsluitingen, veilige kruisingen en fietsvoorzieningen, bewegwijzering)

Algemeen I

In de structuurschets voor het verkeer, verder het verkeersplan genoemd, nemen de doelstellingen een belangrijke plaats in.
Het probleem is dat er twee soorten doelstellingen zijn te onderscheiden, waarbij de ene soort voor een deel wordt uitgewerkt en de andere soort helemaal niet. Toch wordt de realisering van de ene soort doelstellingen als voorwaarde gesteld voor het kunnen realiseren van de doelstellingen van de andere soort en omgekeerd.

De ene soort heeft betrekking op een voor autoverkeer geselecteerd hoofdwegennet. De tweede soort heeft betrekking op het milieu en de veiligheid (rust) in de binnen de mazen van het hoofdwegennet liggende gebieden.
Voorwaarde om de auto's op het hoofdwegennet te concentreren is dat automobilisten de wegen door de binnengebieden geblokkeerd zien.
Voorwaarde om de binnengebieden rustig te hebben is dat de auto's zich op de daarvoor bestemde hoofdwegen bevinden.
Deze wederzijdse afhankelijkheid is op zich juist.
Daarom zal nader worden aangegeven dat het ontbreken van informatie over de (noodzakelijk) in de binnengebieden te te nemen maatregelen funest is voor het verkeersplan als beleidsondersteunend instrument.
Er valt weinig positiefs over het voorgestelde hoofdwegennet te zeggen voordat dergelijke maatregelen in concrete vorm als haalbaar en acceptabel worden beoordeeld.

De m.i. redelijke verwachting dat de binnengebieden niet zodanig kunnen of zullen worden afgegrendeld dat er geen autoverkeer meer door kan, betekent dat het hoofdwegennet niet optimaal zal kunnen functioneren als rustbrenger voor de binnengebieden.
Overigens wil Goudappel zulke maatregelen alleen op piekdagen in werking zien. Buiten de piekdagen blijft alles dus bij het oude, behalve dan dat het inschakelen van nieuwe hoofdwegen een verdubbeling van de hinder en onveiligheid zal betekenen (in verkeerstheoretisch opzicht naar de ervaring van omwonenden) alsook aantasting van natuurgebieden.
Lortom, Zandvoorters zijn slechter af dan voorheen.

Algemeen II

De doelstellingen worden gepresenteerd met de schijn van een objectieve noodzakelijkheid. Zij heten te zijn afgeleid van een vooronderzoek, de zogenaamde "inventarisatie".
Bij nadere bestudering blijken de doelstellingen maar voor een klein deel van de "inventarisatie" te zijn afgeleid.

In de studie ZK wordt aangegeven hoe Goudappel het zich voorstelt om alleen op de piekdagen maatregelen in de binnengebieden te realiseren. De aan het hoofdwegennet grenzende buurten/wijken worden door enkele slegbomen hermetisch afgesloten zodra deze wijken zijn volgeparkeerd. Deze wijken heten dan "parkeerdistricten". Dit verhindert het doelloos rondrijden in deze wijken. Wel blijft het hoofdwegennet belast door de rijdende of stilstaande file als gevolg waarvan het hele zandvoortse wegennet niet meer te gebruiken is voor zandvoortse belanghebbenden, die om de één of andere reden per auto zich moeten verplaatsen. Ook is het maar de vraag in hoeverre voetgangers en fietsers blij moeten zijn met deze maatregelen (op de drukste piekdagen).

Wat te doen?

Als de in elkaar verweven maatregelen in het verkeersplan en de studie ZK onvoldoende betekenis hebben om te accepteren, wat blijft er dan nog over? Het antwoord daarvoor ligt in het relativeren van de deskundigheid van een particulier bureau, gebruikmaking van het eigen "boerenverstand" én gebruikmaking van enkele bruikbare gegevens uit het inmiddels voorhanden zijnde materiaal.

Bruikbare gegevens

Positieve of bruikbare gegevens moeten tegen de bedoelingen van het verkeersplan in en tussen de regels door worden gelezen. De belangrijkste zijn:

- Het wegennet van Zandvoort blijkt m.u.v. de piekdagen niet slecht te functioneren
- Nieuwe woningbouw rechtvaardigt geenszins een nieuwe wegenstructuur/nieuwe wegen.
- Nieuwe wegen hoeven niet te worden aangelegd
- De doorstroming van het verkeer is op de Zandvoortse wegen zelf niet het belangrijkste probleem.
- Voornaamste probleem is het aantal legale parkeerplaatsen
- Tevens is dit geen probleem, want Zandvoort raakt toch vol en vol betekent sowieso chaotisch.
- Een parkeerdistrict is een middel om inkomsten te verwerven, een middel om een bepaald maximum aan auto's toe te laten en een middel om niet alle straten vol te hebben met een file, die niet meer verwerkt kan worden.wegens het tekort aan parkeerplaatsen;kortom, een middel om voor Zandvoorters zelf (automobilisten, voetgangers, fietsers, bewoners enz.) "ademruimte" te scheppen en met een batig saldo van parkeermeters, parkeercontrole en betaalde terreinen af te komen.

Politieke problemen enerzijds door het financiële aspect dat op de begroting gaat drukken en anderzijds wegens het doorwerken in de planvorming van verschillende belangen van verschillende soorten bevolkings -en bezoekerscategorieën. En dan hebben we het nog niet eens over de realisering van het hoofdwegennet en de problemen en kosten, die dat met zich meebrengt.

Openbaar vervoer

Op dit onderwerp ben ik niet diep ingegaan. Alleen het volgende:
Uit stedebouwkundig oogpunt bezien dient het busstation te worden gehandhaafd. Het centrum rond het raadhuis heeft er mede zijn huidige levendigheid aan te danken. Nieuwe lijnvoeringen moeten worden bezien op mogelijke effecten i.v.m. achteruitgang van dit gebied.

Hoofddoel Goudappel c.s.

Eén van de onvolkomenheden van het rapport is dat er op Zandvoort een theoretisch verkeersmodel wordt aangebracht, waarbij Zandvoort als samenleving over het hoofd is gezien. Een minder fraaie onvolkomenheid is dat belangen van Zandvoorters -en bezoekers welbewust zijn gemengd met die van het touristisch autoverkeer ten gunste van de laatste. Daarbij worden ze verder gebruikt als bladvulling (mooie woorden) en als afleiding van de hoofdzaak. Zodoende worden ze tegen zichzelf gebruikt.
Het hoofddoel is dat Zandvoort op een meer geöliede wijze en sneller volstroomt op de piekdagen met een zo hoog mogelijke verzadigingsgraad van auto's.
Daar durft men in het rapport kennelijk niet goed voor uit te komen.
Waarom eigenlijk?
Het is toch niet nodig om met allerlei belangen te manipuleren om een op zich eenvoudige zaak te presenteren?

Studie Zuid Kennemerland/Parkeerdistrictenplan

Anders is het gesteld met de bovengenoemde"studie ZK", ook van Goudappel c.s., waarin het bovenstaande(nota bene) in de doelstellingen is opgenomen.
Toch ook hier loze versieringen, die verder geen praktisch vervol hebben, zoals " de hinder van de woonomgeving mag niet toenemen."
In de studie ZK komt merkwaardig genoeg een zekere uitwerking voor van de eerder genoemde doelstellingen betr. de binnengebieden.
Dit verhaal hoort in ieder geval in het verkeersplan thuis!
Bestudering hiervan leert dat ook hier geen oplossingen worden geboden voor problemen vanwege het verkeer in Zandvoort.
Op piekdagen blijven de wegen vol, Zandvoort herbergt sneller wat méér auto's, maar is op een gegeven moment net zo vol, d.w.z. onbereikbaar.
Wat dat betekent kan iedereen nagaan.

- kortom: Zandvoort behandelen zoals het wordt behandeld nl. als één parkeerdistrict (het eindpunt van de rit) en niet als een verzameling van elkaar te isoleren wijken/parkeerdistricten met tussenliggende volstaande wegen.
- de overige dagen Zandvoort open houden, of de situatie voor alle dagen laten gelden en de "tol" automatiseren, al naar gelang de wensen van de gemeentelijke overheid.

Hiermee kan door de gemeente een flexibel en op de aard van het verkeer toegesneden parkeerbeleid worden gevoerd, dat kan worden bijgesteld al naar gelang de opgedane ervaringen.

- eventuele aanvullende verkeer -en parkeerregulerende maatregelen treffen waar dit nog nodig blijkt.

Tot zover één van de mogelijke suggesties van overigens een oud idee, waar in de huidige tijd pas de juridische mogelijkheden voor vrijkomen. Zoiets heeft het nadeel van de eenvoud en een laag kostenniveau. Daarom lijkt zoiets al gauw niet professioneel. Het gaat er echter om enerzijds of het werkt en realiseerbaar is en anderzijds of het gemeentebestuur zelf de verantwoordelijkheid van planvorming en besturen op zich wil nemen of zich liever een dure buil valt door een commerciële instelling de lakens uit te laten delen.

Want belangrijker dan het al dan niet zinnig zijn van mijn specifieke suggesties is de constatering dat gebruikmaking van het eigen verstand in combinatie met in Zandvoort zelf aanwezige ambtelijke en burgerlijke kennis en ervaring te prefereren is boven het steunen op de plannen van Goudappel c.s. zoals deze zijn gepresenteerd.

Acceptatie van het verkeersplan is m.i. een politieke sprong in het duister met een aanzienlijke kans op een pijnlijke afloop voor bestuur, maar zeker voor een aantal bevolkingsgroepen.

Het bovenstaande is in het uitvoeriger rapport uitgewerkt en gemotiveerd.

Tot slot

Het niet overgaan tot het vaststellen van een structuurplan, zoals Goudappel voorstelt, betekent dat Zandvoort met een juridisch ongeldige schets blijft zitten. Niet alleen heeft de gemeente zodoende geen instrument om een krachtig beleid te voeren, het is evenzeer een zaak van slecht bestuur als men de betrokken burgers en instellingen in het onzekere laat over de toekomst. Het overnemen van de suggestie van Goudappel is dan ook niet in de geest van de wet op de ruimtelijke ordening en zal zeker op kritiek van de hogere overheid stuiten

Uitwerking/één van de mogelijke uitwerkingen

- geen aanleiding om op gulle wijze nu nog rustige straten en gebieden voor autoverkeer open te gooien, zoals de F Zwaansstraat, Koninginneweg en Kostverloren Nu is aangetoond dat de voorzichtigheidshalve gereserveerde verlenging van de Herman Heijermansweg geen positieve bijdrage voor het verkeer, wonen en natuurbehoud levert, moet Zandvoort eindelijk de moed hebben om deze reservering uit de planne te schrappen en zich te concentreren op conservering, onedrhoud en regulering van het huidige wegennet.
- nu nog rustige straten zijn een redelijk onderkomen voor fietsers en voetgangers wat nader kan worden uitbebuit. Bijvoorbeeld bij het rustig houden/ maken van de F Zwaanstraat kan buiten een bescheiden te maken hoofdrijbaan een gekwalificeerde fietsroute worden gemaakt als alternatief voor de Brederodeweg en de Hogeweg,eventueel aansluitend op het wegennet bij Nieuw Unicum of Bentveld (stoplichten). Ook het rustig houden van de Koninginneweg bevordert het sociaal verkeer van voetgangers en fietsers van en naar het centrum, kinderrijke buurten en scholen/voorzieningen. Hierdoor geen barrière tussen oud-centrum en nieuw-oost. Dit zo houden.
- er kunnen maar beperkte maatregelen worden genomen m.b.t. het piekverkeer deze tegen zo laag mogelijke kosten ontwerpen met inachtneming van de diverse Zandvoortse belangen Dit wordt hieronder uitgewerkt.
- niet wat méér, maar wat minder auto's op de piekdagen toelaten, waardoor wat meer ademhalingsmogelijkheden voor overige Zandvoortgebruikers. Dus: bepaling het max. aantal auto's als flexibel beleidsinstrument van de gemeente zelf voor een veelheid van samenhangende problemen.
- na bereiken max. aantal Zandvoort sluiten voor auto's m.u.v. bewoners, nooddiensten, openbaar vervoer, leveranciers en gereglementeerde bezoekers.
- de files na afsluiting ombuigen weg terug, zodat
  a.Zandvoort geen hinder heeft van een dampende ingaànde file en daarmee samenhangende chaos op het eigen wegennet.
  b.De file rijdend blijft, zij het langzaam, waardoor degenen die noodzakelijkerwijze in Zandvoort moeten zijn de toegang tot Zandvoort bereiken.
- de inkomende stroom laten betalen voor het gebruik maken van Zandvoort als grote parkeergarage en het daarmee samenhangende ongerief voor anderen alsmede schades aan wegdeg e.d. Parkeerterreinen uitkopen en parkeren gratis maken.
- parkeermeters alleen nog op de meest urgente plaatsen zoals het centrum i.v.m. regulering van kortparkeren. De rest verwijderen.
- belanghebbendenparkeren invoeren om ook als Zandvoort voor touristen wordt afgesloten "eigen" mensen toe te kunnen laten.
- niet:Zandvoort zo snel mogelijk te laten volstromen, maar de snelheid te bepalen aan de hand van de met deze snelheid samenhangende problemen in een breder verband dan alleen m.b.t. het autoverkeer.

Ook is te verwachten dat actiegroepen dit punt zullen aangrijpen om een protest aan te tekenen.

Overigens is het onjuist dat een structuurplan de ge,eente in bijzonder opzicht met handen en voeten bindt en geen ruimte laat voor verandering. Integendeel, het voordeel van een structuurplan i.t.t. een bestemmingsplan is dat een betere bijstelling kan geschieden a.d.h.v. maatschappelijke ontwikkelingen, die nu nog niet zijn te voorzien. Dit volgt ook uit de aard van het structuurplan, die minder gedetailleerd is dan het bestemmingsplan. Ook hierom is het aan te bevelen om een structuurplan vast te stellen en niet bijvoorbeeld het onderzoek en de structuurschets te gebruiken slechts voor het uitwerken van een aantal bestemmingsplannen. Dit laatste is bovendien tijdrovend.

Zandvoort is m.i. niet zo ver van een structuurplan af en aan de daarbij vereiste inspraakprocedure is inhoudelijk al een eind tegemoet gekomen via het openstellen van de procedure, waardoor ook dit stuk kon worden ingebracht.

Doorzetten dus, maar zet goudappel buiten de deur, schrap de Herman Heijermansweg nu eindelijk eens van het papier en laat tevens de bewoners van de F Zwaansstraat rustig aan de duinen verblijven en geef de gedachte op dat er voor Zandvoort een in alle opzichten mooie technische oplossing is te bereiken.

Creativiteit zetten op de bestaande structuur, niet omwille van het behoud op zich maar bij gebrek aan beter, en luchtkastelen vermijden want die vertragen alleen maar de bestuurlijke besluitvorming, scheppen verwarring of scheppen een nieuwe structuur, die teveel offers vraagt en niet voldoet.

Zodoende spaart het een hoop geld en ellende.

mei 1981

J.K.Christiaanse
Bovenover 379
1025 JS Amsterdam